This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

3 2044 103 260 329

172
6.2

172
6.2

HARVARD LAW LIBRARY.

Received Aug. 15, 1901

DE LA SAISIE DES NAVIRES

EN CAS DE BLOCUS

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR :

1° *Traité du divorce et de la séparation de corps* (2e édit.).

2° *Dictionnaire des lois françaises.*

3° *Code des faillites et liquidations judiciaires* (2 vol.).

4° *Code de l'abordage maritime.*

5° *Manuel des examens de Droit* (3 vol.).

De la saisie des navires en cas de blocus

PAR

ROBERT FREMONT
Avocat à la Cour de Paris

(Extrait du MONITEUR MARITIME)

EN VENTE
chez

ALBERT FONTEMOING
éditeur
4, rue Le Goff

GIARD et BRIÈRE
éditeur
12, rue Soufflot

12°

PARIS 1899

Rec. Aug. 15, 1901

DE LA SAISIE DES NAVIRES
EN CAS DE BLOCUS

Nous avons effleuré déjà ce sujet en traitant, dans le *Moniteur Maritime*, du *Droit des neutres*, en général.

La situation créée par la guerre hispano-américaine, qui nous avait inspiré sur cette matière, l'idée de condenser en une série d'articles, les principes généraux du Droit des gens maritime, a laissé en suspens plusieurs questions nées des circonstances, entre autres, celle que nous proposons de traiter sous ce titre ; elle mérite un examen spécial.

Dans quelles conditions un croiseur. tenant le blocus devant un port, peut-il saisir un navire neutre ? Autrement dit, quand pourra-t-on considérer le navire neutre comme en contravention de blocus ?

Il faut, pour résoudre cette ques-

tion, se rappeler que le blocus n'est reconnu par le droit international que s'il est *effectif*. Cette règle doit avoir pour corollaire cette autre règle, que le blocus n'est violé par un neutre, qu'autant que cette violation est elle-même *effective*, c'est-à-dire matérielle. (1)

Telle est la thèse que nous entendons soutenir.

(1) Rappelons que, d'après le traité de Paris de 1856 qui fixe les bases du droit international en cette matière le blocus doit être *effectif*.

L'effectivité du blocus, définie par les traités précédents, notamment, la *ligue des neutres* (1780), la *nouvelle ligue des neutres* (1800), n'existe que si l'Etat bloquant investit un port ou un point déterminé de la côte, avec des vaisseaux *arrêtés*, *en nombre suffisant*, *et suffisamment proches*, pour en rendre l'accès impossible sans danger (V. aussi note russe du 28 janvier 1780) ce qui exclut le blocus par croisière, ou par un seul navire mobile. (De Martens, t. III, p. 284. Robert Fremont et Bourdon Viane, *Droit international* (Manuel) t. II, p. 637).

§ I

Principes généraux.

Il est admis que le blocus est un droit pour tout Etat belligérant, à l'égard de son antagoniste. Les conditions du blocus régulier ont été déterminées par les usages et par les traités.

La règle générale et absolue est celle de l'*effectivité*.

Le droit des gens, il est vrai, n'a d'autre sanction que les représailles exercées par la partie lésée elle-même contre celle qui commet à son préjudice, en violant ou en méconnaissant le blocus, une contravention ou un délit international. Mais, bien que la partie lésée se trouve ici dans la nécessité de se faire justice à elle-

même, le respect du Droit l'oblige à ne pas abuser d'une faculté née de la force des choses, et à ne réprimer les actes des neutres que s'ils existent réellement avec un caractère délictueux qui les rendent punissables et susceptibles de répression.

De là est née la règle de l'*effectivité* du blocus, sans laquelle les belligérants ne pourraient, d'après les principes universellement admis, attenter à la liberté du commerce neutre, même dans les parages d'un port ennemi.

§ II

Du fait et de l'intention.

Nous avons à nous demander, tout d'abord, à quels signes, en quelles circonstances on pourra considérer, qu'en temps de blocus, un navire neutre se trouve en état de délit.

Ici, nous restons sous l'empire des principes généraux du Droit qui sont les mêmes, en toute matière répressive, internationale ou non.

Pour constituer un délit, il faut, chez l'agent, la coexistence de deux éléments bien connus : le *fait* et l'*intention*.

Pour constituer une tentative de dé-

lit, il faut l'intention accompagnée d'un *commencement d'exécution*, c'est-à-dire d'un fait matériel ne pouvant avoir pour objet que la consommation du délit et qui n'a pas été suivi d'effet par suite de circonstances indépendantes de la volonté de l'agent. On ne saurait, en conséquence, voir, en droit international maritime, une violation de blocus, pas plus qu'en droit commun, la perpétration d'un délit quelconque, là où ne se manifeste que l'un des deux éléments de fait ou d'intention dont le concours est nécessaire. Lorsque l'un de ces deux éléments se rencontre isolément, il n'y a ni délit, ni tentative punissables.

Que le fait soit, le plus souvent, le signe évident de l'intention, pas de doute, mais, jusqu'à plus ample informé, on ne saurait puiser dans le fait seul, autre chose qu'une présomption qui, là, pas plus qu'en ma-

tière répressive ordinaire, ne saurait de prime-abord, être considérée comme une preuve complète, et devrait, dans tous les cas, s'évanouir devant la preuve contraire.

§ III

De la notification.

C'est, dans cet examen du degré de la tentative et de l'union plus ou moins étroite des deux éléments nécessaires du fait et de l'intention, que l'appréciation deviendra difficile pour le juge ou le diplomate. En ce qui concerne l'élément intentionnel, le belligérant qui tient bloqué un des ports de l'ennemi, avant d'engager sa propre responsabilité par une saisie ou par une confiscation blâmables, aura toujours un moyen de s'assurer des projets du

navire soupçonné, en lui faisant une notification spéciale du blocus. Alors, si le neutre résiste indûment à cette notification, son intention délictueuse sera démontrée (1). A notre avis, au contraire, il n'y aura pas de preuve de la violation intentionnelle du blocus, quels que soient la place du navire suspect ou sa direction, tant qu'il n'y aura pas eu, de la part du croiseur bloquant, mise en demeure préalable et suffisante, par voie d'avertissement ou de notification spéciale. Et, en ce

(1) V. aff. du navire Franziska. *Soetbeer Sammlung officielles actenstück,* vol. VIII, p. 27. — Phillimore, *Commentaires*, t. IV, p. 494. — Creasy, *First plat form*, p. 641. — Kent, ed. Abdy, *Commentary*, p. 367.— Fauchille, *Blocus maritime,* p. 199 et 323. — Bluntschili *Wolkerecht*, § 332. — Manning *Law of nations*, t. III, p. 476.

qui concerne particulièrement la direction du navire neutre, elle ne saurait, à elle-seule, prouver son intention, en dehors de la zone bloquée qui est sensiblement celle de la plus grande portée des canons ; au-delà, la mer est libre.

Le coup de semonce, suivi à intervalle suffisant du tir à projectiles, sera souvent considéré comme l'équivalent de la notification. « Quant un « navire neutre se présente devant le « port bloqué, dit le Règlement espa- « gnol de 1864 (art. 7), ou tente de « rompre la ligne en faisant face au feu « des bloquants, il est entendu que ces « décharges d'artillerie équivalent à « une notification spéciale. » Peu importe, au surplus, la forme de l'avertissement : il est nécessaire, en tous cas, pour établir l'intention persistante du neutre, sans laquelle le délit répressible ne saurait exister, pas plus que si

l'intention n'était accompagnée du fait. Nous avons voulu développer ces principes et les affirmer avant d'entrer dans le vif d'une discussion qui ne peut que les vivifier et les consolider.

§ IV

Signes de la violation du blocus.

La première difficulté que soulève l'application de ces règles est celle de savoir à quel moment commenceront à se manifester les signes apparents du fait délictueux. Une opinion généralement abandonnée, qui persista longtemps en Angleterre, tendait à voir un commencement de violation du blocus dans la première tentative du navire neutre pour entrer au port investi. Au contraire, la doctrine, plus conforme aux règles que nous venons de rappeler, ac-

ceptée d'ailleurs par la France, la Suède, l'Italie et la plus grande partie des Etats, n'admet la preuve de la rupture du blocus que si le neutre, dûment averti, continue à se diriger sur la ligne pour la traverser. Quelle que soit, au surplus, l'opinion de telle ou telle puissance sur l'utilité de l'avertissement, ou de la notification, pour établir les projets du navire neutre, tout le monde est d'accord sur la nécessité d'une infraction effective, d'un fait matériel et brutal qui, seul, peut justifier la répression. Faisons abstraction de l'existence de ce fait matériel qui ne laisse guère de terrain pour la discussion ; examinons les autres hypothèses qui peuvent se présenter. La première est celle du neutre qui, ayant conçu le projet de violer un blocus, n'a commis néanmoins aucun fait apparent de violation. La seconde hypothèse est celle d'un navire neutre contre le-

quel on ne prouve ni fait, ni intention. La première de ces espèces est très intéressante ; et, si bizarre que puisse paraître la seconde, elle ne s'en est pas moins présentée dans la jurisprudence du droit des gens. Sa solution dépend de celle donnée à la première, elle ne devrait pas même, au surplus faire question, aussi nous bornerons-nous à la rappeler.

§ V

Fait ou intention isolés.

Reprenons notre première hypothèse : un navire neutre, parti avec l'intention de forcer un blocus, n a pas exécuté ses projets, ni cherché à les exécuter. Ce navire encourt-il saisie ou confiscation régulière de la part d'un croiseur belligérant?

Appliquons nos principes. — Il n'y aura plus lieu à répression d'aucune sorte, car l'intention dégagée de tout fait n'a jamais, à elle seule, constitué un délit punissable, surtout en droit

des gens maritime, où la règle est la liberté des mers. Cette règle, universellement admise, doit être respectée; il est nécessaire qu'elle le soit : aucune puissance n'a d'intérêt avouable à la méconnaître, et elle serait violée, si, sous prétexte qu'un bâtiment navigue dans la direction d'un port bloqué, on l'arrêtait sur un point quelconque de l'Océan, avant que son intention se soit effectivement manifestée.

Le seul droit du belligérant qui maintient le blocus est de surveiller les navires neutres et de les empêcher de rompre la chaîne d'investissement.

Que si le navire neutre cherche matériellement à réaliser ses projets, on use envers lui de représailles, fort bien; mais, jusqu'à ce moment, le droit de l'Etat belligérant n'a subi aucune atteinte, donnant ouverture à aucune action. En un mot, un navire ne peut-être accusé de violation ou de tentative

de violation du blocus, que s'il a été arrêté, *in delicto*, sur les lieux mêmes et au moment de l'infraction, parce que son intention a été suivie d'actes contre la ligne du blocus. Toute théorie contraire, celle du *voyage continu*, par exemple, comme le dit fort bien M. Martens, ne supporte pas le moindre examen. Dans l'affaire du *Springbok*, cette théorie du *voyage continu*, inventée de toute pièces, grâce aux doctrines rétrogrades encore admises par la Chancellerie anglaise à l'époque de la guerre de Sécession, répugnait visiblement au département d'Etat américain et fut formellement désavouée par lui (1), comme contraire au doit des gens.

(1) Traven-Twiss. *The Doctrine of continuous voyage as applied, to contraband of war and blockade constated, with the declaration of Paris 1856* (Londres 1877). — Perels. *Manuel de droit maritime interna-*

Une pareille opinion ne saurait être en effet raisonnablement soutenue, et la solution de l'affaire du *Springbok* est trop illogique et trop en opposition avec les règles d'équité universellement admises, pour qu'on puisse, de bonne foi, en faire un précédent.

Ce serait jeu d'écolier que de s'attacher trop longtemps à démontrer la faiblesse d'un système qui, par des arguments aussi bysantins que ceux du *voyage continu*, cherche à justifier, dans un intérêt de pur lucre, tout espèce de prise, au préjudice des neutres et à couvrir ainsi, d'une apparence de fait de guerre, n'importe quel acte de piraterie (1). Jamais, dans les temps,

---

tional, p. 103. — Gerner Zeu, *Reform des Kriegs rechts* (Berlin 1875. — Bluntschli règlement des prises de l'Institut de droit international, § 49 (Wolkerrecht. § 835.)

(1) Martens, t. III, p. 390.

même les plus troublés, le système punissant l'intention isolée du fait, ne fut accepté par l'État, ni par les tribunaux de France, et, si l'on consulte la jurisprudence du Tribunal des prises aux plus mauvais jours de nos guerres sans merci avec l'Angleterre, on voit qu'il a été jugé le 13 thermidor an IX dans l'affaire de la *Marthe Madeleine* contre la *Solide* que : « ne contrevient pas au blocus le navire en route pour le port bloqué, s'il ne cherche pas à franchir la ligue du blocus » (1). Cette équitable décision devait nécessairement passer au rang des principes admis à l'âge actuel de notre civilisation, et M. Blumerincq, dans son rapport, au nom de la commission des prises, à l'*Institut International* (Gand 1880) s'exprime ainsi (3e partie p. 374) : « Nous devons, pour le projet de ré-

(1) Pistoye et Duverdy, t. I, p. 374.

forme, nous prononcer en ce sens que, ni l'affrétement, ni la destination d'un navire de commerce pour un port bloqué, ne sont des motifs suffisants de constater qu'il a tenté de violer le blocus ». L'argumentation du *voyage continu* n'avait, en effet, pour point de départ qu'une hypothèse des plus fragiles, et pour point d'arrivée que des conséquences iniques. On ne peut, surtout en droit international, baser une poursuite sur un simple soupçon, sur une fiction qui tendrait à faire considérer des routes successives comme une seule traversée. « Le droit international doit être la substance d'un sens commun plus parfait que toutes les autres lois » (1). Le contre-sens du *voyage continu* serait la négation du principe de la liberté des neutres et de celui de la liberté des mers en dehors

(1) *Times*, 15 juin 1887.

de la zone du blocus. Une telle opinion ne saurait, sans qu'il soit fait table rase de toute notion du Droit, être décorée du nom de doctrine. Qu'elle ait pu se faire jour, alors que certains peuples prétendaient à la souveraineé exclusive de la mer, qu'elle ait pu trouver des partisans à l'époque de bouleversements politiques où la notion du Droit est trop souvent obscurcie par les passions du moment, soit ! (1) ; mais aujourd'hui, on ne saurait y voir qu'une dangereuse hérésie.

La note russe du 10 août 1793 avait soin de dire que les instructions données en ce sens étaient « rendues né-

(1) Edits hollandais, 1630, 1689. — Règl. Russe 1772. — Règl. français 1744, 1778. — Traités de 1780. — Décret de la Convention, 9 mai 1793. — Instruc. Britanniques, 8 juin 1793 et 8 janvier 1794. — Note russe, 10 août 1793.

cessaires par l'état révolutionnaire de la France ». C'était donc une mesure momentanée, exceptionnelle, qui, pour répandue qu'elle fût alors, ne pouvait devenir la base sérieuse d'aucune théorie juridique, dans les sociétés modernes (1).

Dès l'année 1795, les puissances qui mirent le plus de temps à rejeter les faux principes de la violation fictive du blocus, durent les abandonner. Suivant le traité anglo-américain du 28 août 1795, les navires à destination des ports bloqués ne devaient pas être capturés, à moins que, avertis du blocus sur les lieux mêmes, ils ne cherchassent à le forcer. De même, dans les conventions de neutralité, des 16 et 18 déc. 1800, il est formellement déclaré « qu'on ne pourrait seulement regarder comme contrevenants,

1) Martens. Rec. (2e éd.), t. V , p. 590.

que les bâtiments qui entreraient dans le port bloqué, ou ceux qui, ayant été préalablement avertis de l'état du port par le commandant du blocus, tenteraient d'y pénétrer par violence ou supercherie. » Il est vrai que les actes de colère des gouvernements anglais et français, dans le désordre des guerres de la Révolution et de l'Empire, arrêtèrent quelque peu, sur ce point, comme sur beaucoup d'autres, les progrès du Droit international. Mais on peut considérer le délit simplement intentionnel de violation de blocus, comme une erreur définitivement condamnée, à partir des traités de 1814. L'Angleterre même, qui l'a longtemps défendu théoriquement, a maintes fois renoncé à réclamer l'application de ce faux principe, notamment pendant le blocus de Canton. C'est exceptionnellement que la guerre d'Orient, en 1854, nous en offre une application dans une

espèce particulière qui ne pourrait être invoquée comme décision de principe (1).

En résumé, la théorie de la violation *intentionnelle* du blocus, pouvait s'expliquer, sinon se justifier naguère, par l'intérêt que certaines puissances croyaient avoir à combattre la liberté des mers avec l'école de Selden (*mare clausum*) (2), qui engendra la théorie du *blocus fictif*, dont le système, poussé à ses dernières conséquences, aboutit à

(1) Les forces anglaises, le 21 mai 1854, saisirent en pleine mer un navire danois destiné au port bloqué de Riga, alors que le capitaine avait pu cependant établir qu'il avait ordre d'entrer dans le port prussien de Memel, au cas d'investissement de Riga ; mais ce navire portait de la contrebande de guerre qui, débarquée à Memel, devait, de cette localité, passer par terre sur le territoire russe.

(2) Robert Fremont et Bourdon-Viane *Droit international* (Manuel, t. II, p. 655).

la *violation fictive* du blocus. On put concevoir alors, à force de métaphysique, la violation d'une *fiction* par une autre *fiction* ; mais on ne saurait concevoir aujourd'hui la violation d'un fait, que par un autre fait. Ceci nous amène, comme solution de notre première espèce, à la conclusion que nous avons annoncée en débutant, à savoir que la *réalité* de la violation du blocus, c'est-à-dire le fait matériel et brutal, n'est pas moins nécessaire, pour imprimer un caractère délictueux aux projets du navire neutre que l'effectivité du blocus est indispensable à sa régularité. Si le blocus est *fictif*, le fait matériel de sa violation ne pourra jamais se produire. Si le blocus est effectif, un simple dessein ne saurait le rompre.

Cette logique est d'une telle simplicité qu'on devait s'attendre à voir l'Angleterre, prenant l'initiative, au traité

de Paris en 1856, de la reconnaissance du *blocus effectif*, en tant que principe général et absolu pour l'avenir, et consacrant ainsi les données du traité de 1780, abandonner la théorie rétrograde de la violation *fictive* du blocus, qu'elle avait, d'ailleurs, cessé d'appliquer. Mais le droit international ne se forme que lentement et, certains Etats, comme certains individus, ont vu, trop facilement fléchir, pour un temps, les règles de la Logique, du Droit et de la Morale devant un intérêt, même éventuel. Une grande puissance navale, peut croire à tort ou à raison, qu'il est de son intérêt de soutenir un paradoxe. A l'époque de la guerre de Sécession, lord Russel, dans ses lettres du 15 juillet 1862, et du 8 avril 1863, affirmait, sans embage, l'oubli de son gouvernement pour les déductions de la logique en matière de droit des gens. Etait-ce une capitulation, une complaisance ou une réserve

pour l'avenir? Quoiqu'il en soit, cette opinion, pour favorable qu'elle fût, ne pouvait être facilement acceptée par les Etats-Unis qui, tant qu'avait duré leur neutralité dans les guerres précédentes, avaient tenu à honneur de proclamer la Doctrine contraire par leur conduite, leurs traités et leurs lois. Aussi le gouvernement américain ne pouvait, ni ne voulait prendre l'initiative d'un changement d'attitude, et s'il laissa faire l'autorité judiciaire, nous savons qu'il ne l'approuva jamais. Les espèces furent nombreuses alors, et les jugements si faiblement motivés, qu'ils gênèrent sensiblement le département d'Etat dans ses relations internationales (1). Aussi le gouvernement améri-

(1) V. Aff. Yeaton C. Fry. — Aff. Nereide. — Procl. du président, 19 avril 1861. — Dépêche de lord Lyons à lord Russel, contenant sur la question le sentiment du secrétaire d'Etat Seward.

cain ne manqua-t-il jamais l'occasion d'affirmer, au cours de la guerre de Sécession, la nécessité d'un fait matériel pour constituer la violation du blocus, ni de dégager sa responsabiliié morale des décisions qui n'étaient point conforme aux vrais principes du droit (1).

Le Président, dans son message du 12 janvier 1863, déplorait justement les résultats des errements suivis par la marine et la justice américaines, dans ces affaires, tout en rejetant naturellement toute la responsabilité sur le parti vaincu. « Notre commerce avec les nations étrangères, disait-il, a été interrompu, non par l'investissement effectif de nos ports, mais par la capture des navires neutres opérée par nos ennemis sur la haute mer quand ils les supposaient chargés à destination d'un

(1) Voir la note précédente.

point déterminé de notre immense côte, et cela sans s'inquiéter de savoir s'il existait, à ce même point, un seul navire pour en défendre l'accès » (1).

(1) *Archives diplomatiques*, 1863, 1, 398.

§ VI

Absence de fait et d'intention.

Si l'intention seule, sans le fait, de la violation réelle du blocus, ne saurait justifier la prise d'un navire neutre par les belligérants, à plus forte raison en doit-il être ainsi quand il n'y a, du côté du navire neutre, ni fait ni intention. Au premier abord cette affirmation est un truisme qu'il ne semble même pas besoin d'énoncer. Pourtant, des difficultés se sont élevées sur ce point, qui ne sont pas encore résolues. Quant à nous, qui considérons que poser la question c'est

la résoudre, nous nous bornerons à relater l'espèce. La voici :

Un navire allant d'un port neutre à un autre port neutre est arrêté en vue d'un port appartenant à un Etat belligérant, dans les conditions suivantes: Sa première destination était le port devant lequel il a été arrêté, et qui se trouvait sur sa route de retour. Connaissant l'état de guerre le capitaine avait télégraphié au consul, dans ce port, pour savoir s'il était bloqué. Sur la réponse du consul, qu'en l'absence de notification on pouvait entrer sans danger; le navire arrive à destination ; à son départ, le blocus lui est notifié par les officiers d'un croiseur, on l'avertit qu'il ne pourra plus rentrer, et il continue sa route, après avoir télégraphié aux intéressés qu'il ne touchera pas, à son retour, le port bloqué. Pour effectuer son voyage de retour, ce navire pouvait passer au large de ce port,

et il passe effectivement à 9 milles de la terre. A cet endroit, il est saisi par un croiseur, sous prétexte que son intention était d'entrer.

C'est pousser jusqu'à l'absurde une théorie dont nous avons démontré l'inanité des prémisses. Aussi, en face des principes reçus, que nous avons développés et défendus, il nous suffit de poser le problème, il se résout tout seul. Il n'y a pas violation de blocus quand l'intention n'est pas accompagnée du fait. *A fortiori* en est-il de même quand il n'y a ni fait ni intention.

En pareil cas, plus encore que dans les précédents que nous avons cités, la main mise par l'un des belligérants sur le navire est un abus de la force et un attentat au droit des neutres.

§ VII

Conséquences de la saisie irrégulière.

Quelles sont les conséquences de la saisie irrégulière? Lorsqu'il y a saisie indue de navire pour fait de violation de blocus, l'Etat dont le croiseur s'est rendu coupable de cet acte illégitime doit être tenu de réparer le dommage ainsi causé par son fait. C'est là une règle absolue qui a reçu à maintes reprises son application. Pendant la guerre de Sécession, le Président des Etats-Unis a dû faire voter un crédit supplémentaire pour indemniser le navire anglais *Perth-*

shire qui avait été injustement détenu pour infraction supposée au blocus (1). Beaucoup de règlements particuliers à divers Etats ont proclamé cette règle et l'ont même sanctionnée de sévères pénalités contre le commandant du navires bloquant, qui aurait commis des infractions au droit des gens (2).

***

Mais, si l'Etat belligérant possède ainsi un recours contre les officiers de son propre navire, c'est à raison de la responsabilité qui lui incombe à lui-

(1) Message du 3 décembre 1861, *Archives dipl.*, 1862, p. 71.

(2) Suède Ord. 12 avril 1868, art. III, § 9. — Prusse. Règl. 20 juin 1864, § 27. — Danemark. Règl. 16 février 1864, art. 5. — Autriche. Décl. 11 mai 1877, art. 4.

même vis-à-vis des armateurs, propriétaires et autres intéressés du navire indûment saisi et de la puissance dont ce bâtiment porte le pavillon (1).

ROBERT FREMONT,
Avocat à la Cour de Paris.

(1) Bulmerincq, *Annuaire de l'Institut de droit international*, 1878, p. 88.

Société anon. de l'Imprimerie Kugelmann
(G. Balitout, Directeur)
12, Rue de la Grange-Batelière, Paris.